

	Сегодня	± / -	Годовой макс	Годовой min
Доллар	32.34	+0.03	32.90 (25 июня 2013 г.)	29.92 (5 февраля 2013 г.)
Евро	42.72	+0.10	43.35 (21 июня 2013 г.)	39.63 (10 августа 2012 г.)

+/- — рост / падение по отношению к предыдущему показателю

Трамвай желаний

Дождутся ли пассажиры уральских низкопольных вагонов?

Елена АБРАМОВА,
Валентина СМЕРНОВА

На этой неделе в Екатеринбурге проводятся очередные испытания произведенного на Уралтрансмаше (входит в корпорацию «Уралвагонзавод») низкопольного трамвая. На улицах города он выглядит как нечто революционное.

Конкуренты есть, но их немного

Испытание такого транспорта, безусловно, событие значимое. Помимо Уралтрансмаша, серийный выпуск подобной продукции на территории бывшего СССР освоили только три предприятия. Одно из них — Петербургский трамвайно-механический завод (ПТМЗ). Впрочем, трамваи, которые он выпускал, называли псевдонимскими. Низкий пол там имела только хвостовая часть. Производство этой продукции, к сожалению, не спасло ПТМЗ от краха (завод признан банкротом в мае 2013 года).

Подобные трамваи производит минский завод «Белкоммунмаш».

— Мы делаем их с 2008 года. В сочлененном трамвае модели 843 с двумя кабинами 84 процента низкого пола. Эту продукцию мы поставляем в Минск, Киев, Санкт-Петербург, Казань. Недавно выиграли тендер на поставку в Даугавпилс. Обновленные трамваи модели 621, где 35 процентов низкого пола на против средней двери, у нас закупают Витебск, Самара, Смоленск, Барнаул, Казань, Кемерово, — рассказал корреспонденту «ОГ» главный конструктор — директор научно-технического производственного центра «Белкоммунмаш» Олег Быцко.

Успешно работает Усть-Катавский вагоностроительный завод в Челябинской области (входит в состав Российского авиационно-космического агентства и является структур-

ным подразделением Московского ракетно-космического центра имени Хруничева). В прошлом году он поставил шесть низкопольных трамваев в Санкт-Петербург. В этом году выиграл конкурс на поставку ещё десяти трамваев, сумма контракта составила 500 миллионов рублей.

Представитель пресс-службы завода, узнав, что звание из Екатеринбурга, сказал: «Так это же у нас придумали первый российский низкопольный трамвай. Мы выпускаем вагоны переменного уровня, они низкопольные на 72 процента».

Единый стандарт на постсоветском пространстве

Уральский трамвай действительно уникальный. Пока это единственная модель на территории бывшего СССР с низким уровнем пола по всей длине салона. Высота пола составляет всего 350 миллиметров от уровня головки рельса. Длина вагона из трёх секций, соединённых узлами сочленения, 21 метр, в салоне могут разместиться до 210 пассажиров.

— Преимущество нашей модели по сравнению с вагонами с переменным уровнем пола, в том, что зайти на низкий пол можно из любой двери, — подчеркнул главный конструктор гражданской продукции ОАО «Уралтрансмаш» Сергей Соловьёв.

Отсутствие ступенек позволяет свободно передвигаться инвалидам, пожилым людям, пассажирам с колясками. В Европе подобный общественный транспорт — обычное явление. Как мы уже сказали, **некоторые российские города также стали приобретать современные вагоны, пусть и не на 100 процентов низкопольные. Пассажиры Екатеринбурга также удобства пока недоступны.**

По словам пресс-секретаря администрации Екатеринбур-

га Дениса Сухорукова, в этом году выделено 130 миллионов рублей на покупку 13 трамваев для столицы Урала. Объявлен конкурс.

— Петербургский трамвайно-механический завод (продолжает работу в состоянии банкротства. — «ОГ») предложил низкопольные вагоны стоимостью от 16,2 до 28,2 миллиона рублей за вагон. Но это дорого для города, и предпочтительнее будет отдано уже существующей в Екатеринбурге не низкопольной модели 71 405 Уралтрансмаша по цене десять миллионов за единицу. Что касается низкопольного вагона, предложенного Уралтрансмашем, комиссия, в составе которой были представители администрации и технические специалисты, изучила его. К сожалению, сделано много замечаний. Завод сейчас работает над устранением погрешностей, — подчеркнул Денис Сухоруков.

Обеспечим столицу?

Некоторое время назад в ряде СМИ появилась информация о том, что Уралвагонзавод-Уралтрансмаш совместно с канадской компанией Bombardier выиграл тендер на поставку 120 скоростных низкопольных трамваев. Начальная сумма контракта составляла девять миллиардов рублей. Уралтрансмаш предложил реализовать контракт за 8 миллиардов 460 миллионов рублей.

Мы попытались выяснить подробности. — Предприятие действительно выиграло тендер, — подтвердил главный конструктор Сергей Соловьёв.

— Москва закупит полностью низкопольные вагоны? — Да. Но в Екатеринбурге сейчас испытывается вагон 71 409, а в Москву будут поставлены другие вагоны, совместного производства.

— Совместно с канадской компанией Bombardier?

На портале госзакупок сообщается об этой компании.

— Либо так, либо совместно с другими предприятиями

— А почему не полностью ваши вагоны?

— Пока я не буду говорить на эту тему.

Были бы спрос...

Полностью низкопольные вагоны делать сложнее и дороже.

— Там другая тележка — не классическая, другая технология изготовления редукторов, моторов, — пояснил главный конструктор Белкоммунмаша Олег Быцко.

— Почему ваше предприятие не производит такие вагоны?

— Мы работаем над этой темой, военной тайны тут нет. Но, чтобы производить, нужно найти потребителя, который бы купил такие трамваи. В Европе нас никто не ждёт, там все рынки поделены. А если есть заказчик и он готов заплатить, почему бы не выпускать? Нам известно, что Уралтрансмаш изводит для Москвы 120 вагонов.

Между тем в конце июня в Польше было официально объявлено, что партнёром российского Уралвагонзавода по поставкам трамваев в Москву будет не канадская Bombardier, как ожидалось ранее, а польская ПЕСА. Выходит, столица получит в 2014–2015 годах 120 польских вагонов, собранных отчётливо на Уралтрансмаше.

— А что же наш, испытываемый?

— Если Екатеринбург будет закупать низкопольные трамваи, безусловно, отдают предпочтение местным производителям.

Кстати, сейчас мы готовим для этого дорожную инфраструктуру. К примеру, применяем термитную сварку между рельсами. Это позволяет трамваям двигаться быстрее, при этом более плавно и бесшумно, — сказал Денис Сухоруков.

Были бы деньги.

КОНКУРЕНТЫ



Модель 71-409, производство Уралтрансмаш (Уралвагонзавод), выпущен в 2011 году, единственный экземпляр проходит обкатку в Екатеринбурге. В серийное производство не запущено. Преимущество — первый полностью низкопольный вагон. Цена не озвучена



Модель АКSM-843, производство Белкоммунмаш (Белоруссия), начало выпуска — 2008 год, серийно выпущено 15 вагонов. Низкий пол — 84 процента. Цена около 50 миллионов рублей



Модель 71-631-02, производство Усть-Катавский вагоностроительный завод, начало выпуска 2010 год, серийно выпущено 6 вагонов. Низкий пол — 72 процента. Цена — 45–50 миллионов

В Екатеринбурге провора спрячут под землю до 2018 года

Трамвайно-троллейбусное управление города не будет продлевать с операторами связи договор аренды наземных опор.

До чемпионата мира по футболу 2018 года в подземные канализации должны быть перенесены все линии волоконно-оптической системы (ВОЛС), находящиеся на опорных столбах по улицам так называемого гостевого маршрута, сообщает «Коммерсант-Урал». Речь идёт о территории внутри квадрата, очерченного улицами Московская, Челюскинцев, Восточная, Фурманова, а также улиц Металлургов, Репина, Космонавтов, Машинной.

Как подчеркнул председатель комитета связи и информационных технологий администрации Екатеринбурга Марк Марков, операторы уже сейчас обязаны начать работу по переносу ВОЛС в подземные канализации.

Президент Уральского ассоциации операторов связи Леонид Блиннов считает, что заданный план для операторов неподъёмно по суммам и по срокам. Согласно статье 6 закона «О связи» инициатор переноса линий связи тоже должен оплачивать этот перенос, заявил он, отметив, что аренда наружных опор обходится операторам в 2,5–5 тысячи рублей за один километр, а аренда подземной канализации обойдётся в 14–15 тысяч рублей.

Елена АБРАМОВА

Снижен долг организаций ЖКХ

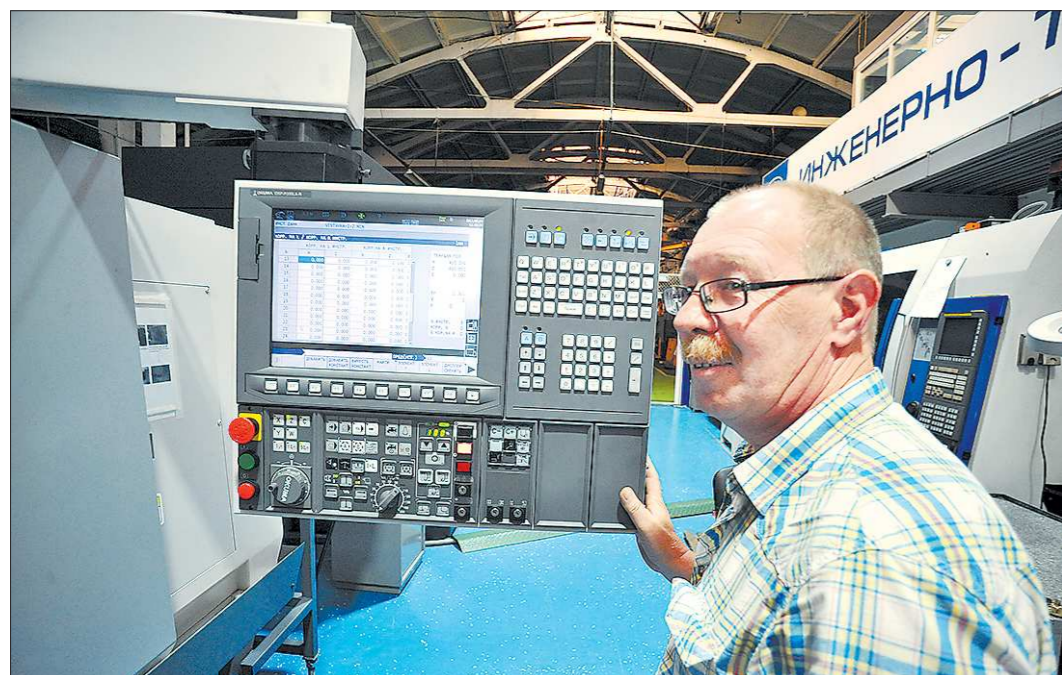
Прогнозируемая задолженность ресурсоснабжающих организаций Свердловской области составляет 6,6 миллиарда рублей.

По сообщению областного министра энергетики и ЖКХ Николая Смирнова, за отопительный период 2012–2013 года организации коммунального комплекса показатель задолженности перед основными поставщиками энергоресурсов на 778 миллионов рублей.

Правительство региона подключило к решению проблемы службу главного федерального инспектора по Свердловской области, министерства финансов Свердловской области, прокуратуру, службы судебных приставов, управления Ростехнадзора, Роспотребнадзора.

В муниципалитетах разработаны планы снижения технологической потери производственных мощностей до нормативных показателей, оснащения объектов коммунального комплекса приборами учёта и регулирования при производстве, транспортировке и потреблении тепловой энергии. На реализацию данных мероприятий будут направлены средства из областного бюджета.

На вчерашний день сумма долга снижена почти на 150 миллионов рублей. Валентина СМЕРНОВА



Оператор уральско-японского станка Николай Ушаков уверяет, что научиться работать на таком оборудовании гораздо легче, чем на обычном токарном станке

Станкостроители — к станку!

Государственно важную отрасль промышленности сдвинут с мёртвой точки

Виктор КОЧКИН

Вчера на площадке Московского станкостроительного института (МСТУ «СТАНКИИ») председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев провёл совещание, посвящённое вопросу технического перевооружения организаций оборонной промышленности, развития и консолидации отечественного станкостроения. В совещании принял участие и губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев.

В последние годы на «оборонку» в стране выделяются гигантские суммы, переоснащение армии требует новых танков, самолётов, кораблей и ракетных комплексов. Ясное дело, одними дензнаками такую задачу не решить, все эти стреляющие изделия делаются не на колёне. Нужны квалифицированные рабочие руки, новые технологии и современные станки. Много внимания. В частности, в рамках реализации Федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса на период с 2011-го по 2020 год» дополнительная потребность ОПК в металлообра-

батываемых станках и кузнечно-прессовом оборудовании составил 600–800 миллиардов рублей, основной объём которой (более 100 миллиардов рублей в год) приходится на 2015–2017 годы. Сейчас мы столько сделать не сможем. В 2012 году объём производства металлообрабатывающего оборудования — 179 миллионов долларов США, посчитайте — это чуть больше пяти с половиной миллиардов рублей.

На совещании присутствовали главы регионов, руководители госкорпораций и предприятий ОПК. Губернатор Евгений Куйвашев рассматривает развитие станкостроительных производств как одно из важнейших условий модернизации уральской промышленности и поэтому поддержка станкостроителей станет одним из базовых положений разрабатываемой в настоящее время региональной программы развития промышленности.

«Станки для нашего региона — очень серьёзная вещь. Поэтому крайне важно раскрыть такую отрасль, как станкостроение», — говорит Евгений Куйвашев. Среднему Уралу удалось сдвинуть эту тему с мёртвой точки, как доказательство

— представленные на выставке «Иннопром-2013» образцы продукции совместных предприятий. Там можно было увидеть станок, произведённый японской «Кумам» и уральским «Лумор», а также станок, выпущенный ООО «Ковосит-Русь» в сотрудничестве с чешским «Варндорф». Кроме того, осуществляется обмен станкостроительными технологиями с итальянскими компаниями. Установлено взаимодействие и подписаны соглашения о сотрудничестве с немецким проектным институтом Фраунхофера, Объединённой инициативой машиностроения Саксонии «ВЕМАС» по трансферу ведущих немецких технологий станкостроения.

И это лишь отправная точка для развития станкостроения в области. Региональные власти будут прилагать дополнительные усилия по развитию этой отрасли. В частности, после того, как осенью будет принята региональная программа развития промышленности и предприятия региона смогут получать дополнительную поддержку при проведении модернизации, во главу угла будут ставиться интересы уральских станкостроителей.

Некомфортная ситуация

Управляющие компании недовольны качеством строительства на Среднем Урале

Валентина СМЕРНОВА

В Екатеринбурге прошёл Уральский форум по управлению недвижимостью. Управляющие структуры и авторские УК считают своей главной проблемой ввод в эксплуатацию гостиниц, торговых и деловых центров крайне низкого качества.

— В Екатеринбурге управление не жилой недвижимости занимаются практически все местные компании. Этим он резко отличается от других крупных городов страны, — похвалил представителей управляющих структур председатель комитета по организации бытового обслуживания населения администрации Екатеринбурга Олег Китаев. Понятно, что повлиять на местных управленцев и собственнику делового здания, и городской власти в случае их недобросовестного отношения к делу легче, чем на пришлых, имеющих головной офис в другом регионе. На форуме предлагалось обсудить сертификацию УК, подбор пер-

сона, проблемы эксплуатации объектов недвижимости. Но, возможно, незапланированно значительная часть каждого из выступлений была посвящена серьёзным строительным недочётам объектов нежилого фонда. Причём всех, независимо от того, сколько выручки получили застройщики. То есть, к примеру, и деловые центры класса А, построенные в центральном престижном районе города, и класса С — на окраине.

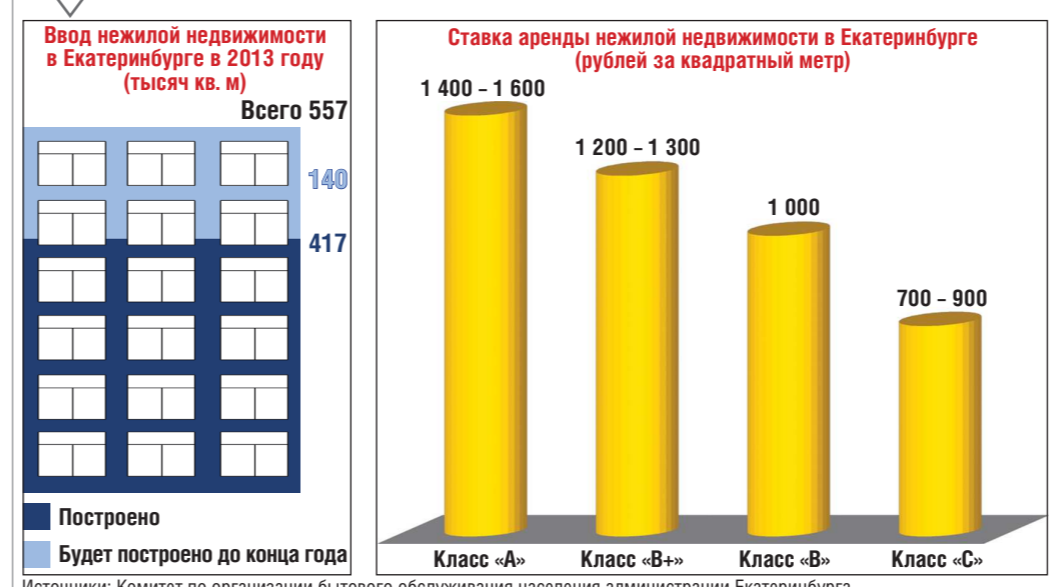
— На всех без исключения зданиях, которые мы принимали в управление, проблемы с кондиционированием, отоплением, протекает кровля и так далее. Вместо тухлого воздуха — создание комфорта для арендаторов и гостей отелей — мы занимаемся устранением этих строительных браков, тратя огромное количество времени и денег, — сказал генеральный директор екатеринбургской управляющей не жилой недвижимости компанией «Rmanagement» Алексей Мальцев.

— Поэтому и желающих вложить инвестиции, особенно среди иностранных

фондов, в такие деловые и сервисные здания на рынке недвижимости Среднего Урала очень мало, — поддержал его независимый эксперт международной компании «Faciliti Management» Евгений Гриханов (Москва). — Иностранцы инвесторы, в отличие от наших собственников, не создают свои службы для технической эксплуатации зданий. А найти внешнюю управляющую компанию на некачественно встроены объект сложно.

Обостряется эта проблема ещё и растущей с каждым годом нехваткой в целом в стране опытных инженеров по технической эксплуатации и управлению зданий. В Уральском регионе рынок объектов не жилой недвижимости сложился относительно недавно, поэтому здесь особенно ощущается недостаток специалистов различных уровней. Как сообщил заместитель генерального директора «RED» Андрей Брауде, на обучение каждого специалиста эта управляющая компания из Екатеринбурга тратит не менее 500 тысяч рублей.

СТАТИСТИКА В ТЕМУ



Малый бизнес поддержат субсидиями

В Свердловский областной фонд поступила сотая заявка от предпринимателей на получение субсидии.

В рамках областной целевой программы «Развитие субъектов малого и среднего предпринимательства» Свердловскому областному фонду на поддержку малых и средних предприятий из федерального и областного бюджетов в 2013 году будет выделено 850 миллионов рублей. На данный момент в фонд поступило около сотни заявок.

На первом месте — обращения за субсидиями на возмещение затрат на уплату авансового платежа по договорам лизинга основных средств. Максимальный размер данной субсидии — до 10 миллионов рублей. Вторая по популярности субсидия — на приобретение оборудования с целью модернизации. Максимальный размер этой субсидии — также 10 миллионов рублей. Важным направлением деятельности фонда остаётся поддержка инновационного бизнеса.

Начинающие малые инновационные компании имеют возможность получить гранты, а действующие инновационные компании, имеющие оформленные права на объект интеллектуальной собственности, могут рассчитывать на субсидии. Для развития малого и среднего предпринимательства в муниципальных образованиях Свердловской области будут выдаваться гранты начинающим предпринимателям — до 300 тысяч рублей. Приоритет в получении грантов будут иметь жители городов области с высоким уровнем безработицы.

Минздрав подготовил курильщикам очередной сюрприз

Минздрав России подготовил законопроект, согласно которому акцизы на табак в 2014–2015 годах вырастут сильнее, чем планировалось ранее, сообщает «Известия».

Сейчас акциз на сигареты составляет 550 рублей за 1 тысячу штук плюс 8 процентов розничной цены. В 2014 году ожидалось, что акциз составит 800 рублей плюс 8,5 процента цены, а в 2015-м — 960 рублей и 9 процентов соответственно.

Министерство предлагает поправки в ФЗ «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака» — с более высокими акцизами: в 2014 году — 1200 рублей и 10 процентов, а в 2015-м — 2050 рублей и 10 процентов. Сейчас средняя цена пачки приближается к 40 рублям, и по прогнозам экспертов, новые акцизы увеличат среднюю стоимость пачки в рознице до 68 рублей в 2014 году и до 100 рублей — в 2015 году.

Виктор КОЧКИН